Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.



DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XXI. Warszawa, 23 czerwca 1939 r. Nr 23.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Ruchu Kolejowego

Poz. 113. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 maja 1939 r. o określaniu długości pociągów towarowych na podstawie ilości osi w pociągu . . . . str. 177

Poz. 114. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 maja 1939 r. o uzupełnieniu instrukcji o wydawaniu ostrzeżeń drużynom pociągowym (nr. R-45) . . . str. 178

Dział Budowy i Utrzymania Kolei.

Poz. 115. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 czerwca 1939 r. o uchyleniu mocy obowiązującej rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10 września 1930 r. nr V-4/2558/30 w sprawie wydania „Regulaminu Pogotowi Drogowych P. K. P." oraz „Przepisów o uposażeniu Pogotowi Drogowych P. K. P." . . . str. 179

Poz. 116. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 czerwca 1939 r o zmianie terminu wejścia w życie trzeciego wydania Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich nr E-1 . . . . str. 179

Dział Mechaniczno-Kolejowy.

Poz. 117. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 maja 1939 r. o premiowaniu pracowników wydziałów mechanicznych w dyrekcjach okręgowych kolei państwowych str. 179

Dział Zasobów.

Poz. 118. Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 maja 1939 r. o cenniku badań wykonanych w Centralnym Laboratorium Badawczym P. K. P. dla osób i instytucyj obcych . . . . str. 181

Poz. 119. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 26 maja 1939 r. nr 44 o zamówieniach zastępczych dla Stoczni Gdańskiej str. 181

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

113.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 maja 1939 r. o określaniu długości pociągów towarowych na podstawie ilości osi w pociągu.

Wobec stosowania przez poszczególne dyrekcje różnych zasad przy określaniu długości składów pociągów towarowych na podstawie ilości osi znajdujących się w pociągu, w uzupełnieniu ostatniego zdania ustępu (6) § 23 Przepisów ruchu (nr R 1) polecam stosować się do następujących wskazówek:

1) przeciętna długość normalnego dwuosiowego wagonu towarowego, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 26/II. 1931 r. nr V/I/10741/30, została ustalona na 9,50 m, wobec czego na każdą oś wagonu normalnego przypada 4,75 m;

2) w celu ustalenia długości pociągu towarowego, dla zorientowania się czy ten pociąg

zmieści się na pewnym torze, należy, stosownie do zasady wskazanej w ust. 1), wyrazić najpierw długość pojedynczych jednostek znajdujących się w pociągu w tak zwanych „osiach obliczeniowych" przyjmując, że:

a) wszystkie wagony towarowe z rozstępem osi skrajnych do 5 m mają po 2 „osie obliczeniowe", a zatem, że długość każdego takiego wagonu wynosi 2.4,75= = 9,50 m;
b) wszystkie wagony towarowe z rozstępem osi skrajnych ponad 5 m mają po 3 „osie obliczeniowe", a zatem, że długość każdego takiego wagonu wynosi 3.4,75= = 14,25 m;
c) wagony o wyjątkowo dużych wymiarach (4 i 6-cio osiowe ogólnej długości ponad 18 m jak: PPks, PPkss, PPg) mają po 4 „osie obliczeniowe", a zatem, że długość każdego takiego wagonu wynosi 4.4,75 = 19 m;
d) wszystkie parowozy wraz z tendrami włączone do pociągu (pociągowy, przyprzęgowy, popychający, zimny) mają po 5 „osi obliczeniowych", a zatem długość parowozu wraz z tendrem 5.4,75 = ∽ 25 m);
e) sam tender ma 2 „osie obliczeniowe", a zatem, że długość jego wynosi 9,50 m;
f) przy ładunku, umieszczonym na parze wagonów, których zderzaki się nie stykają, ilość „osi obliczeniowych" odpowiadających takiemu zespołowi, określa się przez podzielenie rzeczywistej długości zespołu przez 4,75.

3) skład pociągu w „osiach obliczeniowych" otrzymuje się przez zesumowanie wszystkich „osi obliczeniowych" danego pociągu, długość zaś pociągu w metrach ustala przez pomnożenie tej sumy ilości „osi obliczeniowych" przez 4,75,

4) w § 23 Przepisów nr R 1 największe składy pociągów towarowych są podane w „osiach obliczeniowych",

5) w raportach z jazdy, ilości osi pociągu należy podawać w formie ułamka: w liczniku — rzeczywista ilość osi, a w mianowniku — ilość „osi obliczeniowych",

6) przy zapowiadaniu pociągów należy podawać ilość „osi obliczeniowych",

7) przy obliczaniu przebiegów osi oraz we wszelkich wykazach należy wskazywać rzeczywistą ilość osi.

Nr R. O. II. 50/15.

114.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 maja 1939 r. o uzupełnieniu Instrukcji o wydawaniu ostrzeżeń drużynom pociągowym (nr R 45).

W Instrukcji o wydawaniu ostrzeżeń drużynom pociągowym (nr R 45) należy:

I. W § 1 umieścić nowy ustęp (1) następującej treści:

„(1) Wszystkie żądania wydawania ostrzeżeń czasowych o zwolnieniu biegu pociągów w związku z wykonywanymi na torach robotami powinny być uzgadniane zawczasu przez służbę drogową lub elektrotechniczną z oddziałami ruchowo-handlowymi na okres dwu tygodniowy.

Wyjątek stanowią żądania zwolnienia biegu pociągów spowodowane wypadkami nagłymi, które jako nieprzewidziane nie mogły być uzgodnione z oddziałem ruchowo-handlowym".

II. W § 1 w ust. (2) w wierszu pierwszym na str. 4 skreślić od słów: „stacje i posterunki blokowe" do końca ustępu, natomiast umieścić: „adresując go:

1) **na liniach jednotorowych:**

a) do sąsiedniej technicznie czynnej stacji, położonej z drugiej strony przeszkody, oraz do tych stacyj położonych najbliżej przeszkody z obydwu kierunków odcinka, które w myśl wykazu zamieszczonego w części I dodatku do służbowego rozkładu jazdy pociągów, obowiązane są wydawać drużynom pociągowym rozkazy szczególne,
b) również do dalszych stacyj wyznaczonych do wydawania rozkazów szczególnych z obydwu kierunków, jeżeli na nich jest rozkładowo przewidziany ostatni postój jakiegoś pociągu biegnącego w kierunku przeszkody,
c) do stacji pośredniej, położonej pomiędzy przeszkodą i stacją wyznaczoną do wydawania rozkazów szczególnych na danym odcinku, jeżeli niektóre pociągi rozpoczynają bieg na tej stacji;

2) **na liniach dwutorowych jeżeli ostrzeżenie dotyczy jednego toru:**

a) do sąsiedniej technicznie czynnej stacji oraz do stacji wyznaczonej do wydawania rozkazów szczególnych na danym odcinku pociągom kursującym po tym torze w kierunku przeszkody,
b) również do dalszej stacji wyznaczonej do wydawania rozkazów szczególnych, jeżeli na niej jest rozkładowo przewidziany ostatni postój pociągu biegnącego po tym torze w kierunku przeszkody,
c) do stacji pośredniej, położonej pomiędzy przeszkodą i stacją wyznaczoną do wydawania rozkazów szczególnych na danym odcinku, jeżeli niektóre pociągi kursujące po tym torze rozpoczynają bieg na tej stacji;

3) **Na liniach dwutorowych jeżeli ostrzeżenie dotyczy obydwóch torów lub toru czynnego, przy zamkniętym dla ruchu pociągów drugim torze:**

według wskazówek podanych w pkt. 1) dla linij jednotorowych".

Dotychczasową numerację ustępów (1) — (3) zamienić na nową (2) — (4).

III. W § 2 uzupełnić ust. (4) słowami:

„Do czasu otrzymania wspomnianego wyżej zawiadomienia, zawiadowca (dyżurny ruchu) stacji wysyłającej pociągi na zagrożony szlak jest obowiązany zatrzymywać w myśl postanowień ust. (3) i (4) § 55 Przepisów Ruchu (nr R 1) te pociągi nie mające rozkładowego postoju na danej stacji, które nie otrzymały ostrzeżenia".

IV. W § 3 uzupełnić ust. (1) jak następuje:

„Na odcinkach, na których ruch pociągów odbywa się tylko jednym parowozem lub pociągi przeprowadzane są przez jednego i tego samego pilota (ust. (3) § 21 Przepisów ruchu nr R 1), a stacja końcowa jest zamknięta dla ruchu technicznego, stacja początkowa biegu pociągu obowiązana jest wydać drużynie pociągowej rozkaz szczególny i na jazdę powrotną. Na odcinkach linii lub na liniach, na których ruchem pociągów kierują odcinkowi dyspozytorzy ruchu (system dyspozytorski), wydawanie rozkazów szczególnych normuje Instrukcja dla odcinkowych dyspozytorów ruchu".

V. W § 4 umieścić nowy ustęp (4) treści następującej:

„(4) Zarządzenia wydane ze wskazaniem terminu ważności wymagają również odwołania w celu uniknięcia nieporozumień".

Nr R. O. II. 50/55.

DZIAŁ BUDOWY I UTRZYMANIA KOLEI.

115.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 czerwca 1939 r. o uchyleniu mocy obowiązującej rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10 września 1930 r. nr V-4/2558/30 w sprawie wydania „Regulaminu Pogotowi Drogowych P.K.P." oraz „Przepisów o uposażeniu Pogotowi Drogowych P.K.P.".

Niniejszym uchylam moc obowiązującą rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10 września 1930 r. nr V-4/2558/30 w sprawie wydania „Regulaminu Pogotowi Drogowych P.K.P" oraz „Przepisów o uposażeniu Pogotowi Drogowych P.K.P." (Dz. Urz. M. K. nr 24 z r. 1930, poz. 192).

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr U. M. XV-5/12.

116.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 czerwca 1939 r. o zmianie terminu wejścia w życie trzeciego wydania Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich nr E 1.

Termin wejścia w życie 3-go wydania Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich nr E 1, ustalony zarządzeniem Ministra Komunikacji z dn. 14 września 1938 r. nr U. Z. III-44/9 (Dz. Urz. M. K. nr 8 z 1939 r., poz. 35) na dzień 1 lipca 1939 r. przesuwam na dzień 1 lutego 1940 r.

Nr U. Z. III-44/7.

DZIAŁ MECHANICZNO-KOLEJOWY.

117.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 maja 1939 r. o premiowaniu pracowników wydziałów mechanicznych w dyrekcjach okręgowych kolei państwowych.

Na podstawie § 10 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. nr 4, poz. 24) zarządzam co następuje:

§ 1. Pracownikom wydziałów mechanicznych w dyrekcjach okręgowych kolei państwowych, wymienionym w § 2 niniejszego zarządzenia przyznaje się premię za:

(1) obniżenie % chorego taboru, lub utrzymanie go w wysokości ustalonej przez Ministerstwo Komunikacji;

(2) zmniejszenie ilości spóźnień pociągów z przyczyn zależnych od służby mechanicznej;

(3) zmniejszenie lub co najmniej utrzymywanie wydatków z dz. 2 rozdz. 4 i 5 w granicach odpowiednich kredytów lub mierników wyznaczonych przez M. K.

§ 2. W premii określonej w zarządzeniu niniejszym uczestniczą:

1) pracownicy techniczni: naczelnik służby mechanicznej, jego zastępcy, kierownicy działów, starszy kontroler mechaniczny, kontrolerzy mechaniczni i inni pracownicy techniczni, zatrudnieni w wydziale mechanicznym;

2) pracownicy biurowi i inni pracownicy nietechniczni zatrudnieni w wydziale mechanicznym.

§ 3. Premiowane są wydatki z rozdziału budżetowego 4A, 4B, 4C i 5.

§ 4. (1) Ministerstwo Komunikacji wyznacza poszczególnym dyrekcjom dla celów premiowania:

1) stawki kredytowe dla poszczególnych rozdz. budżetowych wymienionych w § 3 niniejszego zarządzenia;

2) ryczałtowe stawki premiowe;

3) przeciętne miesięczne normy chorego taboru;

4) ilość spóźnień pociągów z przyczyn zależnych od służby mechanicznej.

(2) Wyznaczone stawki kredytowe zawierają wszystkie wydatki zaliczone na poszczególne rozdziały, paragrafy i pozycje na podstawie istniejących przepisów i zarządzeń. Stawki kredytowe mogą być wyznaczone na jednostki przebiegu i pracy taboru, na jednostki naprawy, lub ryczałtowo na okres miesięczny.

(3) Stawki kredytowe dla poszczególnych dyrekcyj wyznacza Ministerstwo Komunikacji z uwzględnieniem warunków ich pracy i możliwych do osiągnięcia wyników gospodarczych.

(4) Przebiegi oraz prace parowozów i wagonów motorowych, przydzielonych i przydelegowanych do danej dyrekcji oraz przebiegi wagonów w pociągach osobowych i towarowych na terenie danej dyrekcji, dla której będą wyznaczone stawki kredytowe, przyjmuje się według danych statystycznych obliczonych przez właściwe organa statystyczne.

§ 5. (1) Premię za każdy miesiąc sprawozdawczy oblicza się podług następującego wzoru:

$$P = \frac{A}{n \cdot 100} (100 \pm k.r.) \cdot (a + b + c + d + e)$$

którego symbole oznaczają:

P — zarobiona premia w zł;

A — ryczałtowa miesięczna stawka premiowa w zł;

n = 5 — ilość współczynników objętych drugim nawiasem;

k — współczynnik równający się 5 przy przekroczeniach wyznaczonycn kredytów, zaś równy 1 przy uzyskanych oszczędnościach kredytów;

r — procent (w jednostkach) przekroczenia lub oszczędności osiągniętych w miesiącu sprawozdawczym łącznie z rozdziałów 4A, 4B, 4C i 5 w stosunku do kwot obliczonych na podstawie wyznaczonych stawek kredytowych;

a — współczynnik chorych parowozów;

b — współczynnik chorych wagonów osobowych;

c — współczynnik chorych wagonów towarowych.

Współczynniki a, b i c oblicza się dla każdego rodzaju taboru oddzielnie według następujących wzorów:

1) $\frac{L\,n}{l\,n}$ dla $L\,n \geqq l\,n$

2) $\frac{6\,Ln}{l\,n} - 5$ dla $L\,n < l\,n$

których symbole oznaczają:

Ln — wyznaczona przeciętna norma w % chorego taboru dla poszczególnych rodzajów;

ln — osiągnięty w miesiącu sprawozdawczym przeciętny procent chorego taboru poszczególnych jego rodzajów.

d — współczynnik ilości spóźnień pociągów z powodu zepsucia się parowozów i wagonów motorowych;

e — współczynnik ilości spóźnień pociągów z powodu zepsucia się wagonów osobowych i towarowych.

Współczynniki d i e oblicza się oddzielnie dla wymienionych rodzai spóźnień pociągów według następującego wzoru:

$1 + \frac{Sn - sn}{Zn \cdot Sn}$, którego symbole oznaczają:

Sn — wyznaczona ilość spóźnień pociągów z przyczyn zależnych od służby mechanicznej z powodu zepsucia się parowozów i wagonów motorowych przy obliczeniu współczynnika d, lub z powodu zepsucia się wagonów osobowych i towarowych przy obliczeniu współczynnika e;

sn — rzeczywista ilość spóźnień pociągów z przyczyn zależnych od służby mechanicznej z powodu zepsucia się parowozów i wagonów motorowych, przy obliczaniu współczynnika d, lub z powodu zepsucia się wagonów osobowych i towarowych przy obliczaniu współczynnika e;

Zn — współczynnik wyznaczony przez Ministerstwo Komunikacji.

(2) Przy oszczędnościach w stosunku do stawek kredytowych i dodatnich współczynnikach ma zastosowanie we wzorze do obliczenia premii znak + (plus), przy przekroczeniach znak — (minus).

(3) Procent r i współczynniki a, b, c, d, e oblicza się z dokładnością do dwóch miejsc dziesiętnych.

(4) Jeżeli we wzorze wymienionym w ustępie (1) suma składników członu (100 + k . r) lub członu (a+b+c+d+e) ma wartość ujemną, to premii nie wypłaca się za dany miesiąc obrachunkowy.

§ 6. (1) Premie pracowników wydziałów mechanicznych w dyrekcji wypłaca się z kredytów na wydatki rzeczowe rozdziałów 4A, 4B, 4C i 5. Wypłaconą premię zalicza się na wydatki rzeczowe poszczególnych rozdziałów budżetowych proporcjonalnie do wysokości tych wydatków.

(2) Premię określoną niniejszymi przepisami wypłaca się nie później aniżeli w trzecim miesiącu po miesiącu obrachunkowym.

§ 7. (1) Ogólną kwotę premii obliczoną podług postanowień § 5 dzieli się w pewnym stosunku procentowym na dwie części, z których jedną przeznacza się dla pracowników technicznych wymienionych w § 2, pkt. 1 niniejszego zarządzenia, a drugą dla pracowników biurowych wymienionych w § 2, w pkt. 2 niniejszego zarządzenia.

Procentowy stosunek podziału ogólnej kwoty zarobionej premii pomiędzy pracowników technicznych i biurowych ustali Ministerstwo Komunikacji osobnym zarządzeniem.

(2) Premię przypadającą dla pracowników technicznych zatrudnionych w wydziale mechanicznym dyrekcji dzieli się pomiędzy nich według specjalnego klucza ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji.

Klucz ten określa granice udziałów przypadających poszczególnym pracownikom zależnie od wykonywanych przez nich czynności.

(3) Naczelnikom służby mechanicznej pozostawia się prawo regulowania premii w granicach ustalonych kluczem oraz rozdziału premii pomiędzy pracowników biurowych według indywidualnych zasług poszczególnych pracowników, w granicach kwot przypadających dla tych pracowników.

§ 8. Pracownikom pobierającym dodatek funkcyjny, zmniejsza się premię o kwotę równą połowie dodatku funkcyjnego, należnego za dany miesiąc, najwyżej jednak o połowę premii.

§ 9. (1) Pracownicy, którzy z powodu choroby lub urlopu płatnego oraz z powodu delegacji nie pełnią swych obowiązków w wydziale mechanicznym dyrekcji przez czas dłuższy niż dwa miesiące, przestają uczestniczyć w premii po upływie tego okresu.

(2) W innych przypadkach niepełnienia służby, pracownik traci prawo do premii od dnia zaprzestania służby.

§ 10. (1) Jeżeli uczestnik premii z jakichkolwiek powodów nie bierze udziału w premii i na jego miejsce nie jest wyznaczony zastępca, to przypadającą mu premię włącza się do ogólnej sumy premii i dzieli się pomiędzy pozostałych uczestników.

(2) W razie stwierdzenia niedbałego wykonywania obowiązków służbowych przez poszczególnych pracowników w pewnym miesiącu, winni mogą być częściowo lub całkowicie pozbawieni premii za ten miesiąc.

(3) Zastępców naczelnika służby mechanicznej, kierowników działów, st. kontrolera i kontrolerów mechanicznych, może pozbawić premii dyrektor kolei państwowych na wniosek naczelnika służby mechanicznej, pozostałych zaś pracowników, naczelnik służby mechanicznej.

§ 11. Ujemne premie nie podlegają potrąceniu z dodatnich premii następnych miesięcy.

§ 12. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1939 r.

Nr MMP. 383/4/39.

DZIAŁ ZASOBÓW.

118.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 maja 1939 r. o cenniku badań wykonanych w Centralnym Laboratorium Badawczym P.K.P. dla osób i instytucyj obcych.

Ministerstwo Komunikacji unieważnia niniejszy cennik badań ogłoszony w Dz. Urz. M. K. nr 2, poz. 14 z dnia 10 stycznia 1938 r. i wzamian wprowadza nowy cennik zatwierdzony przez dyrektora departamentu mechanicznego dnia 8 maja 1939 r.

Cennik ten będzie wydany oddzielnie drukiem pod tytułem: „Cennik badań wykonanych przez Centralne Laboratorium Badawcze P.K.P. dla osób i instytucyj obcych".

Nr MZ. XII. 987/28/29.

119.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 26 maja 1939 r. nr 44 o zamówieniach zastępczych dla Stoczni Gdańskiej.

Dla możności prowadzenia ścisłej kontroli zamówień zastępczych, wydawanych Stoczni Gdańskiej na podstawie zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8 września 1937 r. (Dz. Urz. M. K. nr 42, poz. 379), należy do sprawozdań, zgłaszanych na podstawie punktu IV powyższego zarządzenia dołączać odpisy rachunków Stoczni za wykonaną dostawę.

Gdyby do najbliższego terminu sprawozdawczego dostawa nie była wykonana, to zamiast rachunków, w przypadkach wymienionych w punktach II a, II b i II d wyżej wymienionego zarządzenia, należy dołączać odpisy wydanych Stoczni zamówień, w których powinny być wymienione: data i nr, przedmiot dostawy, suma, termin płatności i sposób uregulowania należności.

W przypadkach, wymienionych w punkcie II c wskazanego zarządzenia, należy dołączać do sprawozdań: odpis wezwania do Stoczni o złożeniu oferty, odpis odmownej odpowiedzi Stoczni oraz odpis zamówienia, wydanego innej firmie.

Sprawozdania (wykazy) oraz odpisy rachunków, zamówień i pism, należy zgłaszać w 2 egzemplarzach.

Nr MZ. X. 932/80/39.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój nr 27, tel. 522.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 107764. 23.VI.39. 8600.